

Dzień

Sobota-Niedziela, 9-10 lutego 1935 - Nr. 34 - Cena 15 gr

(Pismo wychodzi w dniu datowania)

20 stron

Rok VII

Pomorski

ORAZ WYDAWNICTWA: DZIEŃ BYDGOSKI - DZIEŃ GRUDZIĄDZKI - GAZETA GDANSKA - GAZETA MORSKA
DZIEŃ TCZEWSKI - DZIEŃ KUJAWSKI - GAZETA MOGILENSKA : - : - : - : - : -

Redakcja i Administracja: Toruń, ul. Bydgoska 56. - Telefony redakcyjne: 10-91 ogólny (czynny w dzień i w nocy), 10-92 sekretarz redakcji, 10-93 redaktor naczelny. Telefony administracyjne: 10-94 biuro administracji, 10-95 kierownik administracji, 17-48 filja miejska administracji.
Filja Administracji: Królowej Jadwigi nr. 12/14, wejście od ul. Małe Garbary nr. 2. - Konto czekowe P. K. O. 160-315.

W 15-tą rocznicę odzyskania dostępu do morza

J. KOZUCHOWSKI
Prezes Rady Głównej L. M. i K.

Dzisiaj — dla jutra

Polska współczesna nie wydołała z siebie jeszcze skończonego wyrazu w architekturze, w literaturze i w pieśni.

W ostatnich latach zaczęto używać terminu, polityka mocarstwowa, jako coś określonego, coś, co ma wyrażać współczesną Polskę.

Zaczęto również dzielić na Polskę przedwojenną — pokolenie, które skrważyło się w czasie wojny i Polskę powojenną, pokolenie trzydziestolatków, które kończyło szkoły w czasach powojennych.

Jeszcze daleko do końca tego dzieła, które rozpoczęło się z chwilą wybuchu wojny. Skończyła się wojna, ale nie skończyła się budowa Państwa, jednoczenie narodu i organizacja siły gospodarczej kraju. Jeszcze czas na zamykanie jednego okresu i rozpoczynanie nowego.

Należy przedrzeć się przez gąszcz codzienności, aby zobaczyć wielkość zadań, które pojawiły się w ciągu tych piętnastu minionych lat.

Od odsieczy wiedeńskiej aż do legjonów Dąbrowskiego czekała Polska na wojsko współczesne, wojsko zorganizowane na wzór innych państw. Przez krótką chwilę i w oderwaniu od zorganizowanego dla obrony kraju — pojawia się Wojsko Polskie z Mazurkiem Dąbrowskiego. Dopiero dzisiaj „naród ma być jako Państwo”, dopiero dzisiaj jesteśmy uczestnikami wielkiego procesu organizowania kraju dla obrony stworzenia wojska dla własnego państwa. Ci nowi, którzy dostają dzisiaj szlify oficerskie, stają przed tem samym zadaniem budowania wojska współczesnego, którego Polsce od tylu pokoleń było brak!

Jagiellońskie idee liberalne, organizowanie kultury, nauki, budownictwo, porządkowanie państwa, załamały się wewnętrznie pod naporem sił, których topór Batorego nie miał dość siły, by złamać i czasu, by opanować. Pochód szkół na wschód, każdy kilometr nowej drogi, organizacja samorządu terytorjalnego, gospodarczego, dającego równe prawa obywatelom, — to odrabianie załagłości i zaniedbań, powstałych już w okresie Polski jagiellońskiej.

Imię Polski zrodziło się w walce z terenem, w dążeniu do morza, w tęsknocie do wolności, do wielkich dróg handlowych, w epoce Piastów, Wielkiego Bolesława, który na Bałtyku szukał nie granic, ale wolności, a na granicach wbił słupy żelazne. Epoka Piastów — to okres żelaza. Epoka sejmowładztwa przedrozbiorowego — to okres wosku, który zamiast żelaza miał wzmacniać układy, negocjacje i gwarancje dla Rzeczypospolitej szlacheckiej.

Od czasów Piastów, Śląsk piastowy znowu złączono linją i drogą żelazną z Gdynią, która jest z żelaza i betonu. Ile wieków i ile pokoleń czekało na ten okres żelaza i betonu!

Czy ten młody wychowanek Szkoły Morskiej, który pod banderą polską prowadzi statek na wolnej drodze morskiej, jest dzisiejszy, czy wczorajszy? Jest współczesny, czy piastowy? Czy obudził się w nim duch z przed trzydziestu poka-

le przełamanie wczorajszego dnia — to nie wszystko. Życie poszło dalej.

Wielkie wstrząśnienia gospodarcze i polityczne oraz rozwój cywilizacyjny społeczeństwa stwarzają zagadnienia, równie ważne, jak przełamywanie wzo-

struktury społecznej i wzmoczenia życia gospodarczego w kraju.

Więcej warsztatów, więcej produkcji, więcej wymiany i więcej zatrudnienia, — to są dążenia, które przebijają się przez wszystkie troski Rządu, na czoło



Polskie wybrzeże Bałtyku koło Karwi. —

Fot. H. Poddebski.

len, czy codzienne pragnienie pracy i chleba powszedniego? Czy instynkt wolności nim rządzi, czy też przypadek?

Praca dzisiaj dla jutra, to przełamanie zaniedbań wczorajszego dnia.

rajszych zaniedbań. Emigracja, bezrobocie, nadprodukcja, spadek cen, rozdrobnienie własności na wsi, pauperyzacja, oto szereg przedwojennych i wojennych klęsk, które domagają się reorganizacji

prac, gdy budowano Gdynię, gdy łączono Śląsk z morzem, gdy obniżano taryfy kolejowe, gdy wykończano kolej Radom — Warszawa, gdy przeprowadzano parcelację, gdy uruchomiono Fundusz Pracy...

Oczywiście jeszcze nie wszystko zrobiono, oczywiście są bezrobotni, ale gdyby tamtych prac nie dokonano, o ileby ich dzisiaj więcej było!

Instynkt przestrzeni, instynkt wolności postawił straż polską nad Bałtykiem przed wielu wiekami na brzegach i ziemiach Pomorza.

Gdynia łączy dzisiaj przeszłość i teraźniejszość, instynkt posiadania z instynktem wolności gospodarczej.

Kształtuje się nowy człowiek, powstaje nowy przedsiębiorczy instynkt walki o nowe rynki, o nowe warsztaty pracy, instynkt siły, który winien stać się podstawą dla walki o nową Polskę, Polskę Jutra, Polskę zdolną do organizacji pracy dla nowych, idących pokoleń!

1920 — 10. II. — 1935

15 lat temu odzyskaliśmy wolny dostęp do morza. Stanąwszy mocną stopą na wybrzeżu — utrwaliłiśmy naszą wolność polityczną i gospodarczą. Wolny dostęp do morza — to nasz największy skarb i źródło potęgi Rzeczypospolitej!

Wiekowe zaniedbania nasze w dziedzinie morskiej odrabiamy w żywiołowym tempie! Własnym wysiłkiem zbudowaliśmy Gdynię — pierwszy dziś port na Bałtyku. Granica morska spełnia dziś rolę płuc gospodarstwa polskiego. Dokonaliśmy tego, że 2/3 wszystkich towarów w obrocie z zagranicą przywozimy i wywozimy przez dwa porty polskie: Gdynię i Gdańsk.

W latach następnych musimy doprowadzić do wszechstronnego wykorzystania własnego wybrzeża. Rozwinęmy bezpośrednio stosunki handlowe z krajami zamorskimi. Zwiążemy gospodarczo ośrodki polskie z zagranicą z Macierzą. Stworzymy wielki przemysł przetwórczy na wybrzeżu. Rękami robotnika polskiego z materiałów krajowych budować będziemy okręty handlowe i wojenne. Na straży naszego stanu posiadania nad morzem czuwać będzie silna marynarka wojenna. W oparciu o morze pokonamy piętujące się przed nami trudności.

Obywatele!

15 rocznicę odzyskania dostępu do morza upamiętnijmy czynem. Nie szczędźmy ofiar na Fundusz Obrony Morskiej (konto P. K. O. Nr. 30.680), który utrwali panowanie Polski nad Bałtykiem. Zapisujmy się do Ligi Morskiej i Kolonjalnej, jedynej organizacji społecznej, stojącej na straży morskiego rozwoju Rzeczypospolitej.

Liga Morska i Kolonjalna.

WACŁAW KONDESKI.

Morze, morze!...

Ksenofontes opowiada w swojej Anabasis, jak Grecy, po trudnych marszach i walkach osiągnęli brzeg morski, powitali go okrzykami radości, wołając „morze, morze!” Cóż ucieszyło w tej chwili ów znękaną i w tak trudnych warunkach, w dali od ojczyzny znajdującą się tłum ludzki? Czemż tak radośnie powitał on tę, jak gdyby przecież nową, stającą przed nim trudność?

Istnieje może po temu powód głębszy, niż wzruszenie na tle ujrzenia tego, co stanowi tak nieodłączną część krajobrazu Grecji i co szczególnie silnie musiało przypomnieć Grekom daleką ojczyznę. Armia, walcząca z przeszkodami obcego terenu, niemniej, niż z nieprzyjaciółmi, będąca nieustannie jak gdyby w zasadzce wroga, ciągle osaczona i ciągle o możliwość posuwania się naprzód walcząca, odczuła wszystkimi nerwami to, co stanowi najistotniejszą, podstawową dla narodów rolę morza: wolność ruchu.

Morze było zawsze i jest nadal najwybitniejszym czynnikiem łączności narodów ze światem. Więcej: morze było i jest czynnikiem najwydatniej rozszerzającym zasięg tej łączności. Trudniejsze do zamknięcia są na nim granice. Mniej skuteczne przeszkody w ruchu. Kto wydostanie się na morze, jest bez porównania swobodniejszy, niż na lądzie.

To też wielkie cywilizacje i wielkie twory państwowe oraz wielkie narody powstały wszystkie w oparciu o morze. Od Chin, Japonji, Grecji, Egiptu, Persji, Rzymu i Francji aż po dzisiejsze państwa i narody Europy. Można ustalić nawet, jak np. w wypadku Rosji, bezpośredni związek pomiędzy rozkwitem potęgi a oparciem się o morze. Tworzy ono najistotniejszą podstawę niezależności w znaczeniu umożliwienia narodowi najwyższego napięcia inicjatywy, wyzwolenia maximum energii przy zapewnieniu wysiłkom tym najlepszych wyników realnych.

Zaniedbanie morza mści się też na państwach okrutnie. Jeżeli na początek katastrofy pierwszej Rzeczypospolitej uznajemy najazdy szwedzkie, które Polskę zniszczyły tak, iż nie mogła ona nigdy na dobre do sił powrócić, to zaniedbanie z naszej strony morza i jego obrony nabierze szczególnie ponurego wyrazu. Odcięcie państwa od morza równa się chwyceniu go za gardło. Wysiłki Prus w kierunku zniszczenia Polski szły m. in. dlatego tak wytrwale poprzez opowanie Gdańska, jako jedynego istotnego dostępu do morza pierwszej Rzeczypospolitej.

Na tych samych przesłankach opierały się plany, skierowane przeciwko Polsce Odrodzonej. Przez cały okres kształtowania się dzisiejszych form gospodarki, skierowana wyłącznie ku rynkom wewnętrznym państw zaborczych i pozbawiona przez to rozmachu w swych stosunkach handlowych ze światem zewnętrznym, znalazła się druga Rzeczypospolita w niesłychanie niebezpiecznym położeniu. Wskutek zapadnięcia Rosji, obrót zewnętrzny po odbudowaniu Państwa odbywał się w sposób niesłychanie jednostronny i wybitnie skoncentrowany przez Niemcy, a w konsekwencji i za pośrednictwem Niemiec, występujących bez osłonek jako zdecydowany wróg nasz, czekający na możliwość powtórzenia wypadków wieku XVIII. W 1925 roku 43,6% całego naszego przywozu i 50,6% całego naszego wywozu szło do Rzeszy lub z Rzeszy. Ten właśnie fakt i ta właśnie zależność leżały u podstaw wypowiedzianej nam przez Rzeszę w r. 1925 wojny handlowej, która nas miała zniszczyć i uczynić gospodarczo wasalem Niemiec.

Pytanie, czy bez morza był dla nas ratunek możliwy. Natomiast posiadanie bodajby tego skrawka, który do nas należy, nawet przy zdecydowanie wrogim wówczas nastawieniu do nas Gdańska, stało się punktem, o który oparta dzwignia doprowadziła do zupełnej zmiany układu stosunków. Gospodarstwo polskie, ratując się przed zarcuconą mu przez Niemcy na szyję pętlą, skierowało się na jedyną drogę, obiecującą ratunek: ku morzu. Szukanie nowych szlaków i nowych związków, połączone z

niezależnieniem się od Gdańska za pomocą Gdyni, doprowadziło do tego, że w roku 1933 udział Niemiec w wartości naszego przywozu spadł do 17,6%, w wartości wywozu do 17,5%, natomiast porty polskie panowały już nad 51% wartości przywozu i 55% wartości wywozu. Tą samą drogą poszedł oczywiście rozwój stosunków finansowych itd.

Ta oczywista przegrana Niemiec w wojnie handlowej sięgnęła konsekwencjami w dwu kierunkach: nietylko zmniejszyła zależność gospodarczą Polski od Niemiec do stopnia, niestanowiącego już dla nas niebezpieczeństwa. Zarazem ona dopiero wyprowadziła nas naprawdę na świat, dała nam stosunki, związki, perspektywy, których kształtowanie znajduje się już bezpośrednio w dziedzinie naszych decyzji. To dopiero stworzyło naszą niezależność.

Dla każdego, kto umie patrzeć, jasny jest związek pomiędzy przegraniem przez Niemcy wydanej nam wojny handlowej i pomiędzy zdobyciem przez nas prawdziwej niezależności gospodarczej,

a zmianą, która zaszła w politycznym ustosunkowaniu się Rzeszy do Rzeczypospolitej. Zrozumiał, że walkę przegrała, weszła Rzesza na drogę inną, po której dziś zaczyna kroczyć. Tak samo świat, widząc, że Polska z tej walki gospodarczej wyszła zwycięsko, podobnie, jak z walki orężnej r. 1920, przyjął zdecydowanie do wiadomości jej prawdziwą już dziś wszechstronną niezależność i równoprawność z wielkimi mocarstwami Europy.

W ten sposób morze jest fundamentem naszego stanu dzisiejszego i bez morza nie wiadomo, jaki byłby los naszych walk i wysiłków.

To też w dniu rocznicy odzyskania swego wybrzeża, Polska cała, jak długa i szeroka, patrzy na fale Bałtyku tak, jak patrzyli Grecy na rozblyskującą przed nimi toń, i tak, jak oni, widząc w tych falach symbol swobody i wyzwolenia, woła głosem potężnym, nabrzmiałym miłością i przywiązaniem: morze, morze!

Gdańsk, w lutym 1935.

KONSTANTY JACYNICZ.

Bataljon Morski zaczątkiem polskiej marynarki wojennej Wspomnienia z przed lat piętnastu

Doniosłe chwile z przed laty piętnastu, chwile o wyjątkowym znaczeniu historycznym są ściśle związane w pamięci mojej z dziejami Pierwszego Ba-

poczną zatem wspomnienia moje od chwil, związanych z jego powstaniem.

Dnia 11 listopada 1918 r. powrócił z Magdeburga do kraju Komendant Józef

W naszych oczach buduje się wielkie dzieło, które można nazwać wykonaniem testamentu walczących o dostęp do morza Piastów, uwieńczeniem wspaniałego wysiłku grunwaldzkiego, niestety o pięćset lat zapóźno urzeczywistnionem, a wreszcie osiągnięciem wielkich celów, zarysowanych w dążeniach Zygmunta i Batorego. Po raz pierwszy w ciągu historycznych dziejów Polski powstaje nad Bałtykiem port — niezłomną wolą władzy zwierzchniej państwa budowany, a powołany do służby Najjaśniejszej Rzeczypospolitej i broniący okrętami własnej marynarki wojennej. Rozpoczynając budowę Gdyni, naród przez decyzję rządu wypowiedział swą wolę. Musimy stać się państwem morskim. Bodajbyśmy tylko w nakazanym przez Wielkiego Wodza i Nauczyciela „wysięgu pracy” nie ustali przedwcześnie, gdyż olbrzymie i zachwaszczone mamy do przeorania pole.

GUSTAW ORLICZ-DRESZER

Gen. Dyw., Prezes Zarządu Głównego LMK.



Sztab 1 Baonu Morskiego w Aleksandrowie Kuj. skąd w styczniu 1920 r. Baon wyruszył celem objęcia wybrzeża morskiego.

taljonu Morskiego, którym miałem wówczas zaszczyt dowodzić.

Nie wszyscy dziś wiedzą i pamiętają, że Baon Morski wogóle egzystował. Roz-

Piłsudski, objął naczelną władzę i rozpoczął nadzwyczaj ciężki i intensywny okres budowy państwa. Konieczne było zorganizowanie wszystkich władz pań-

To, co przed laty odzyskał żołnierz polski, winien obywatel umacniać przez lata żmudnej pracy pokojowej.

Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku.

stowych, a przede wszystkim armji, zewsząd bowiem groziła nam zawierucha wojenna.

DEPARTAMENT MORSKI.

W tym tak trudnym dla państwa okresie, sprawy morskie nie zostały zapomniane i pominięte, pomimo że nie posiadaliśmy jeszcze zapewnionego dostępu do morza. Już w kilka dni po swoim powrocie do kraju powołuje Komendant do życia sekcję **Marynarki przy Min. Spr. Wojskowych**. Następnie poleca przemianować ją na Departament Morski, mianuje szefem Departamentu s. p. admirała Kazimierza Porębskiego. Na miejscu tem złożył pragnę hold Jego pamięci. Niezatarła pamięć o Nim nazawsze pozostanie w sercach tych marynarzy, którym dany był zaszczyt z nim współpracować.

FLOTYLLA WIŚLANA.

W międzyczasie wre gorąca praca w Modlinie pod Warszawą. Mianowano komendanta portu; zapoczątkowano organizację flotyli wiślanej; zaczęto organizować pierwsze zastępy przyszłego Baonu Morskiego.

Równoległe do energicznych poczynań w kraju — o dostęp do morza toczyła się w całej pełni walka dyplomatyczna.

Prasa co chwila przynosiła najrozmaitsze wieści, a wśród nich, kuszącą najmocniej marynarzy, „że Gdańsk będzie portem polskim”.

Modlin odpowiadał na to radosnym wrzeniem, a marynarzy trudno było zmusić do codziennej wytężonej pracy szkolenia.

Każdy wyrwał się sercem i myślą — gdzieś hen nad szary brzeg Bałtyku. Czasu zaś mieliśmy mało i trzeba było pracować całą parą, by móc stworzyć karny — wyćwiczony — Oddział, mogący sprostać nadchodzącym zadaniom.

BAON MORSKI.

Nadmienić należy, że Oddział tworzył istną mozaikę.

Oficerowie, z wyjątkiem kilku podchorążych, kompletowali się z byłych oficerów marynarki wszystkich trzech państw zaborczych, podoficerowie również, natomiast szeregowi, z małym wyjątkiem, nic wspólnego z morzem nie mieli i stanowili zupełnie surowy materiał, składający się: z ochotników, poborowych lub szeregowych, przydzielonych z innych formacji lądowych.

Trzeba było znaleźć wspólne hasło, zcementować szeregi Baonu, umundurować go, by wymaszerować bez obawy

nie tylko kompromitacji, lecz z nadzieją zdobycia uznania wśród kolegów innych rodzajów broni.

W skład Baonu wchodziły: 4 kompanie spieszonych strzelców morskich, jedna karabinów maszynowych, ponadto dowództwo i tabory. Razem około 1200 ludzi. Umundurowanie Baonu składało się z mundurów lądowych i czapek marynarskich.

BAON MORSKI WYRUSZA.

Nadszedł czerwiec 1919 r. — chwila wymarszu pierwszej części Baonu. Dnia 9 czerwca dowództwo Baonu i dwie kompanie wyruszyły z Modlina do Nieszawy. Reszta Baonu pozostała w Modlinie w celu uzupełnienia i wyruszyła do Nieszawy w lipcu.

Pierwszym zadaniem Baonu było obsadzenie odcinka, t. zw. Frontu Mazowieckiego na linii Aleksandrów — Wołyżewo — Osiek.

Podczas czuwania na powierzonym sobie odcinku prowadził Baon od czasu do czasu patrolowe z oddziałami Grenzschutzu, oraz kilkakrotnie wysyłał znaczne uzupełnienia dla flotyli Pińskiej, która czynnie i skutecznie współdziałała z armją lądową w obronie granic wschodnich.

ZAWIEDZIONA NADZIEJA.

Na ten okres przypada historyczny dzień 28 czerwca, dzień zawarcia Traktatu Wersalskiego.

Dla całego Narodu, a szczególnie dla nas marynarzy, dzień ten nie przyniósł tego, czegośmy wówczas tak bardzo oczekiwali. „Gdańsk pozostał poza granicami państwa polskiego”.

Wiedzieliśmy dobrze, co to znaczy i jakiego wysiłku dokonano będzie musiał naród polski, aby port własny stworzyć.

MARYNARZE W MARSZU DO MORZA.

Następuje r. 1920 — chwila wymarszu Baonu z Aleksandrowa Kujawskiego. Baon otrzymuje rozkaz wykonawczy.



Pierwszy polski posterunek w Pucku.

17 stycznia 1920 r. Baon Morski, przydzielony do Dywizji Pomorskiej pułkownika Skrzyńskiego przekracza granicę, a dnia 18 stycznia po południu wchodzi do Torunia.

Dowództwo Baonu pozostaje w Toruniu, aż do chwili wymarszu na wybrzeże, wykonując dyspozycje zawarte w otrzymanym rozkazie.

W tym okresie przeżywa ism niezapomniane chwile entuzjazmu. Radość rozpięła nasze młode serca. Zapal nasz młodzieńczy zakreślał szerokie kręgi. Rozruszał on i ogarnął społeczeństwo pomorskie.

Śmiem twierdzić, że jednym zaimachem zdobyliśmy serca Pomorzan, a oni nasze i to nazawsze.

MARYNARZE I POMNIK WILHELMA W TCZEWIE.

Brataniu końca nie było. Czasem nawet przyjmowało ono charakter aktywny. Jako przykład służyć może wypadek w Tczewie: marynarze po zawarciu przyjaźni z miejscową ludnością, usunęli wspólnie pomnik cesarza Wilhelma. Na to kolejarze, których większość znajdowała się pod wpływem i dyspozycjami Niemców, wykorzystali okazję i ogłosili strejk, z żądaniem usunięcia z

Autograf Pana Wojewody Pomorskiego, Stefana Kirtiklisa, skreślony specjalnie dla naszego pisma

Toruni 6/II 1935
Z prawdziwą radością należy, że cała Rzeczpospolita, całe społeczeństwo polskie coraz bardziej zdaje sobie sprawę, że jest dla nas morze i port polski — Gdynia.
Hasło „Frontem do morza” winno być nadal treścią naszej pracy zbiorowej, bo wraz z nami kroczy nowe, młode pokolenie Polski.
(—) Kirtiklis, Wojewoda.

Toruń, 6. II. 1935.
 Z prawdziwą radością stwierdzić należy, że cała Rzeczpospolita, całe społeczeństwo polskie coraz bardziej zdaje sobie sprawę, że jest dla nas morze i port polski — Gdynia.
 Hasło „Frontem do morza” winno być nadal treścią naszej pracy zbiorowej, bo wraz z nami kroczy nowe, młode pokolenie Polski.
 (—) Kirtiklis, Wojewoda.

Pomorza marynarzy polskich. Jednak energiczna postawa władz naszych zlikwidowała w zarodku wszelkie objawy niezadowolenia.

Skierowano częściowo transporty nasze przez terytorjum gdańskie, a ponadto zagrożono obsadzeniem kolei przez oddziały wojskowe i sprawa była zawatwiona. Transporty nasze ruszyły.

PIERWSZE SPOJRZENIE NA MORZE.

Pierwsze nasze spojrzenie w stronę morza — morza polskiego padło ze świtem dn. 10 lutego, właśnie w tym miejscu, gdzie dziś powiewa bandera polska, a port polski Gdynia prym dzierży na Bałtyku.

MARYNARZE I RYBACY.

Mijamy następnie Redę i o godz. 3 popoł. wjeżdżamy na dworzec w Pucku. Widzimy tysiące ludności, świątecznie przybranej, trzymającej w swych dłoniach banderki o barwach narodowych. Otacza ona zwartym murem dworzec zzewnątrz, ciekawie wpatrując się w tem, co mają z nimi odtąd na morzu współpracować.

Szczególnie badawczo wpatrują się siwe oczy rybaków w pełnym rynsztunku, jakby gotowych wypłynąć na morze.

Dworzec przygotowany do wywagowania.

Pociąg staje. Wsiadamy. Nadchodzi rozkaz uszykowania Oddziału do przemarszu. Mamy przejść przez miasto na wybrzeże morskie, na miejsce, gdzie według programu ma się odbyć Msza polowa, wbiecie słupa pamiątkowego, podniesienie bandery i uroczystość zaślubin narodu poraz trzeci w historii z kapryśnym Bałtykiem.

ZASŁUBINY Z MORZEM.

Pada komenda — baczność. Rozlegają się radosne okrzyki ludności, witającej dostojników przybyłych na uroczystość. Dolatują nas słowa hymnu narodowego „Jeszcze Polska nie zginęła”, śpiewanego przez witających.

Widzimy izy radości i wyciągnięte jakby do uścisku dłonie. Podchodzi do nas Delegacja Polonji gdańskiej wraz z admirałem Borowskim.

Delegacja wręcza Baonowi Morskiemu sztandar z wizerunkiem Matki Boskiej, slicznie haftowany rączkami nadozobnych rodaczek z Gdańska.

W późniejszej naszej codziennej znuudnej pracy na wybrzeżu, marynarz polski często doznawał opieki naszych dzielnych delegatów gdańszczanek, o czym z szczerą wdzięcznością dziś wspominał.

Trudno realnie i prawdziwie odwzroczyć chwilę naszego przemarszu od dworca do morza niż to czyni w swoim znakomitym artykule („Trzymajmy się morza”) opiekun i orędownik Gdyni,

„W bezbarwny, mglisty, deszczowy dzień 10 lutego 1920 r. szły sztandary Rzeczypospolitej od Pucka ku wybrzeżom zimnym i stalowym witać morze polskie, szły wojska polskie, szare i błękitne, piesze i konne, przesycone radością i śpiewem, niecierpliwemu widoku morza, tej granicy państwa, która niczego nie odgranicza, niczego nie dzieli, nie oddala, nie łamie, lecz wszystko łączy i zbliża. Ale morze było ciche, zlodowaciała i żadnym echem szmeru fal nie odpowiadało na ich pieśń radości.”

KASZUBI.

Po kostki grzęznąc w mokrem, lepkiem błocie, zgóry obficie skrapiani deszczem, maszerowaliśmy, szukając w oczach prawdziwych synów morza błysku wrażenia, które na nich sprawiamy, Czytaliśmy w większości radość, tam i ówdzie ciekawość. Nigdzie ponurego spojrzenia, obojętnych oczu. Było to nasze pierwsze zetknięcie się z ludnością kaszubską, ludnością, którą serdecznie pokochaliśmy.

Zawierając następnie nieraz znajomość z miejscowymi patrycjuszami, uderzył nas szczególnie sposób wymieniaania swych imion i nazwisk z podawaniem liczby przy imieniu, np. Jan III

Kąkol lub Ferdynand V Budzisz; dopiero później zrozumieliśmy, że są to całe klany, które z pokolenia w pokolenie nadają swym dzieciom jednak imiona.

PIERWSZY „FRONT DO MORZA”

W zwartym szeregu, na obecnym lotnisku morskim, stanął nasz Baon „frontem do morza”. Stanęły pułki piątej brygady kawalerji: 1-szy ułanów krechowickich, 12-ty ułanów podolskich i 2-gi szwoleżerów rokitańskich.

Proporczyki łopoczą, konie parskają. Oczy wszystkich skierowane są na miejsce, gdzie po Mszy św. ma być podniesiona bandera, gdzie ma stanąć pierwszy posterunek polski nad brzegiem Bałtyku.

Pod wpływem wspomnień o czynie zdobycia wplaw w listopadzie 1758 roku wyspy Alsen przez wojsko polskie hetmana Czarnieckiego, dowódcy pułków kawalerji i dywizji pomorskiej wjeżdżając konno do morza, aby dokonać symbolicznego zetknięcia się kawalerji polskiej z Wodami Bałtyku.

Przed Oltarzem w skupieniu stanęli przedstawiciele Rządu, dowódcy z dowódcą armji na czele. Stanęły tłumy ludności.

Rozpoczęła się Msza św. Bardziej morskiej Mszy św. chyba nikt nigdy nie wysłuchał.

Zewsząd otacza nas woda, deszcz lał jak z cebra, nie pozostawiając na nas suchej nitki. To był pierwszy chrzest polskiego marynarza — chrzest z wody.

Marynarz nie myślał wówczas, że już w 7 miesięcy później, w sierpniu tegoż



Wspólna mogiła 53 marynarzy i Baonu Morskiego, którzy zginęli śmiercią bohaterką w obronie Ojczyzny w sierpniu 1920 r. pod Ostrolęką.

roku, otrzyma on krwawy chrzest w obronie Najjaśniejszej i złoży daninę krwi ziemi — nie morzu.

Cześć Ich pamięci!

Po Mszy św. i okolicznościowym przemówieniu ks. kapelana nastąpiły uroczyste przemówienia, ślubujące dożgonną łączność Rzeczypospolitej z morzem, zakończone symbolicznym rzuceniem pierścienia do morza.

POR. MAR. PŁAWSKI PODNIÓSŁ POLSKĄ BANDERĘ.

Padła komenda „prezentuj broń” — banderę podnieść.

Powoli, z namaszczaniem i powagą por. mar. Pławski podnosi banderę. Oto wśród wichru morskiego załopotana nagle biało-czerwona bandera. Banderą polską nad Bałtykiem. Rozległ się huk salwy honorowej, zagrzmiął okrzyk radości nie tylko zebranych wokół rzesz ludu morskiego, lecz całej Polski, całego Narodu.

Orkiestra kończy grać hymn narodowy, szeregi zaczynają się łamać i szykować do odmarszu. Wszyscy idą na bankiet — do Domu Kuracyjnego, gdzie tego wieczoru padły mocne hasła, pełne wiary i nadziei na przyszłość. Na cześć Naczelnika Państwa, przedstawicieli Rządu i Armji wzniesiono szereg toastów. Uczta przeciągnęła się do późnej nocy.

Dla marynarzy i żołnierzy urządzono wspaniałą biesiadę w hangarach lotniczych, gdzie panie z „Czerwonego Krzyża” serdecznie się nimi zaopiekowały.

Tej nocy Puck usnął dopiero nad ranem.

DWA MILJONY siedemset tysięcy złotych wypłaciliśmy naszym P. T. Graczom w 31-ej Loterji Obecnie już sprzedajemy szczęśliwe losy do 1-ej klasy następnej loterji.
 Cena 1/4 losu — zł. 10.—, 1/2 — zł. 20.—, 1/1 — zł. 40.—
ZAPAMIĘTAJcie NASZ ADRES
 Największa i najstarsza kolektura
J. WOLANOW
 Warszawa, Marszałkowska 154. Konto P. K. O. 16814

Liga Morska i Kolonjalna

W chwili, gdy Polska dźwigała się do nowego samodzielnego życia po wiekowej przeszłości niewoli, rozliczne zagadnienia narzucały się, jako najpilniejsze przy tworzeniu rzeczywistości polskiej. Usunęły one na plan drugi sprawę dostępu Polski do morza. I chociaż już najbliższe lata wykazały jego doniosłość dla istnienia Państwa Polskiego, koniecznym stało powstanie organizacji, któraby wydzwignęła zagadnienia morskie na powierzchnię życia polskiego, podniosła je do miary najważniejszych zagadnień państwowych, zagadnień, których należyte rozwiązanie decyduje już nietylko o pomyślnym rozwoju kraju, ale prosto o utrzymaniu jego niezawisłości politycznej i gospodarczej.

Powstała zatem w drodze kolejnych przeobrażeń organizacyjnych Liga Morska i Kolonjalna, która w swej działalności z jednej strony zmierza do zapoznania społeczeństwa ze wszystkimi realnymi możliwościami, jakie daje własny dostęp do morza, a rozumiejąc jednocześnie, że tylko przez świątynę wysiłku całego narodu ten dostęp do morza może być należycie wykorzystany, współdziała w rozbudowie żegluga morskiej, portów oraz handlu i rybołówstwa morskiego, dąży do eksploatacji i rozbudowy dróg wodnych śródlądowych, któreby zespoliły ściślej zaplecze z wybrzeżem.

Z drugiej zaś strony rozumiejąc, że niezależnie od chwilowych koniunktur politycznych trzeba być zawsze gotowym do obrony naszego stanu posiadania nad Bałtykiem, Liga Morska i Kolonjalna wzięła na siebie zadanie zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej. Na mocy uchwały Rady Ministrów został utworzony przy Lidze Morskiej i Kolonjalnej specjalny fundusz, mający charakter dobra publicznego, całkowicie wyodrębniony z majątku Ligi. Fundusz ten, nazwany Funduszem Obrony Morskiej, przeznaczony jest na rozbudowę polskiej marynarki wojennej. F. O. M. tworzy się w drodze ofiarności publicznej — publicznych zbiórek jednorazowych i stałych, w drodze ofiar specjalnych. Ponieważ Liga wzięła na siebie wszystkie koszty propagandowe i administracyjne związane z akcją zbiórki, każdy grosz wpłacony na F. O. M. idzie bezpośrednio na wzmocnienie polskich sił zbrojnych na morzu, na rozbudowę marynarki wojennej, która jest najlepszą rękojmią obrony naszego dostępu do morza, a zatem jednego z podstawowych czynników mocarstwowej potęgi.

Dla jaknajściślejszego związania szerokich mas z morzem Liga Morska i Kolonjalna postawiła sobie jako cel wpojenie w społeczeństwo umiłowania tego potężnego żywiołu, który dając narodom dobrobyt materialny, hartuje jednocześnie ich dusze, wyrabia w nich wytrwałość i moc, inicjatywę i wiarę we własne siły. Dlatego też Liga Morska i Kolonjalna dużą wagę przywiązuje do wychowania wodnego społeczeństwa, a zwłaszcza młodego pokolenia i w tym celu organizuje popularne wycieczki do Gdyni, obozy letnie nad morzem i jeziorami. Ku temu również zmierza organizując rokrocznie wielkie spływy wioślarzy, żeglarzy i kajakowców wodami polskimi ku morzu.

Liga Morska i Kolonjalna przez swój Wydział Kolonjalny utrzymuje ścisłą łączność z wychodźstwem polskim, występując z hasłami rewizji mandatów kolonjalnych, dąży do uzyskania terenów dla zamorskiej ekspansji ludzkiej i gospodarczej, popiera planowe osadnictwo zamorskie, nawiązuje bezpośrednią współpracę z krajami kolonjalnymi. W tej dziedzinie LMK przedsięwzięła szereg konkretnych prac, a między innymi zakupiła t. zw. „rezerwat indyjski” w Brazylii dla celów osadniczych, nawiązała stosunki gospodarcze z państwami Afryki Zachodniej a zwłaszcza z Liberją, gdzie uzyskano kilkadziesiąt plantacji, na które wyjechała już pierwsza partja polskich plantatorów, zakupiła zagłowiec motorowy „Elemka”, który jest przeznaczony do pracy pionierskiej w dziedzinie handlu dalekomorskiego. Przy LMK istnieje specjalny Fundusz Akcji Kolonjalnej, niewchodzący w skład majątku organizacji, który tworzy się częściowo ze zwykłych funduszy Ligi, częściowo zaś w drodze specjal-

Olbryzi organizm gospodarczy Polski, związany z masowym ruchem surowców, odczłony martwymi granicami lądowymi, bez dostępu do morza istnieć nie może.

(—) INŻ. E. KWIATKOWSKI
b. Minister Przemysłu i Handlu.

nej akcji podejmowanej przez organizację. Rozwijając swą działalność propagandowo wydawniczą, Liga Morska i Kolonjalna wydaje w chwili obecnej 3 pisma periodyczne: miesięcznik „Morze” (nakład 140 tys. egz.), miesięcznik „Polska na Morzu” (nakład 120.000 egz.), oraz kwartalnik naukowy „Sprawy Morskie i Kolonjalne” (nakład 2.000 egz.). Prócz tego ukazują się nakładem Ligi książki i broszury o charakterze propagandowym, naukowym oraz beletrystycznym. W r. 1934 nakład wydawnictw nieperiodycznych wyniósł ponad 600.000 egzemplarzy.

Najlepszym dowodem żywotności hasła Ligi jest wspaniały rozwój organizacyjny, jaki obserwujemy w ostatnich latach. Podczas gdy jeszcze w r. 1929 LMK miała w całym kraju zaledwie 80 oddziałów z ogólną liczbą członków 44.000, w r. 1934 ilość oddziałów wzrosła do 1200, ilość kół szkolnych LMK do 1000, a ilość członków przekroczyła 250.000.

Działalność LMK w wyniku już podstawowych jej złożeń wyjść musiała poza granice kraju, gdzie znalazła żywy odzew wśród Polonii zagranicznej. Począwszy od roku 1931 tworzą się liczne Kola Przyjaciół Morza Polskiego, które obecnie istnieją w Stanach Zjednoczonych A. P., w Kanadzie, Ameryce Południowej, w Mandżurji, Australji, Francji, Czechosłowacji, Austrii i Niemczech.

O ugruntowaniu się w społeczeństwie polskim idei morskiej świadczy również żywiołowa impulsywność, z jaką cały naród polski bierze udział w organizowanych rokrocznie uroczystościach „Święta Morza”. Obchodzone jest ono na całym obszarze Rzeczypospolitej i we wszystkich środowiskach polskich zagranicą, tak, że dzień 29 czerwca staje się jedną wspaniałą manifestacją uczuć wszystkich Polaków dla morza.

KOMISARZ RZADU
W GDYNI

*Piętnaście lat pracy nad utwaleniem naszego gospodarstwa morskiego dały pełny i jaskrawy dowód, że Gdynia nie jest cudem. —
Gdynia jest zrodzonym wyrazem siły twórczej Narodu Polskiego, jego inicjatywę, jego zdolności i energii, które wskrzesić umiał w r. 1914 komendant Józef Piłsudski, wszczynając bój o wolność śpiącego, lecz nie zniszczonego niewolą Narodu, a któremu w r. 1926 wskazał drogę ku potędze gospodarczej, zbudowanej na żywotnej płaszczyźnie morskiej.*

Gdynia 10/II 1935.

Piętnaście lat pracy nad utwaleniem naszego gospodarstwa morskiego dały pełny i jaskrawy dowód, że Gdynia nie jest cudem. Gdynia jest zrodzonym wyrazem siły twórczej Narodu Polskiego, jego inicjatywę, jego zdolności i energii, które wskrzesić umiał w r. 1914 komendant Józef Piłsudski, wszczynając bój o wolność śpiącego, lecz nie zniszczonego niewolą Narodu, a któremu w r. 1926 wskazał drogę ku potędze gospodarczej, zbudowanej na żywotnej płaszczyźnie morskiej.

Gdynia, 10/II. 1935 r. (—) Franciszek Sokół.

Powrót kresowego grodu Wejhera na łono Ojczyzny

Dnia 10 lutego 1920 roku, wczesnym rankiem w ponury i słotny dzień, opuścił Wejherowo ostatnie oddziały Grenzschutzu, rzucając butnie nielicznym przechodniom słowa „Aufwiedersehen”. Po odejściu ostatnich oddziałów Grenzschutzu, zaroily się ulice miasta od

miasta oddziałów, a zdążających do Pucka na zaślubiny morza. Oddziały te zatrzymały się na rynku na krótki wypoczynek, gdzie je powitał zasłużony działacz społeczny Gniech. Panie z Czerwonego Krzyża z Scheibinią i Niklową na czele wydawały zmęczo-

wodowego Polskiego, Tow. Katolickich Czeladników, Tow. Śpiewu Lutnia z Wejherowa i Luzina, oraz młodzież szkolna. Przed ratuszem zbierają się przedstawiciele władz ze starostą, posłem Dąbrowskim, duchowieństwo na czele z śp. ks. prałatem Dąbrowskim, Powiatowa Rada Ludowa, z p. Prabuckim, członkowie Rady Miejskiej z przewodniczącym śp. dr. Pankiem, mec. Neumannem, przedstawicielem Tow. Ludowego Rolbieckim, oraz szeregu wybitnych działaczy społecznych.

Oczekiwane przybycie oddziałów wojska polskiego opóźniło się o 3 godziny. Nareszcie poprzedzony przez konną banderę kosynierów, wkrocza na rynek 2 pułk szwoleżerów rokitańskich na czele z pułk. Orzechowskim witany entuzją stycznie przez tysiączne tłumy, wśród niemiłkających okrzyków „Niech żyją”. Dziarskie oddziały konnicy ustawiają się w karnym ordynku, padają pierwsze słowa powitania. W imieniu społeczeństwa przemawia mecenas Neumann, w imieniu miasta wręcza klucze pierwszy komisaryczny burmistrz śp. Dybowski, a Anna Katarzyńska wita chlebem i solą. W oczach zebranych szklą się łzy wzruszenia, radość rozpięra piersi Kaszubów, którzy doczekali się radosnej chwili zrzucenia pęt niewoli i powrotu na łono Ojczyzny.

Chór Lutnia pod batutą Stanisława Pankówny śpiewa „Tu w moim kraju”, a śp. Markowska wręcza przedstawicielowi Armji kwiaty.

Po uroczystym „Te Deum laudamus” odprawionem przez śp. ks. prałata Dąbrowskiego i udzieleniu błogosławieństwa oddziałom wojsk polskich, zakończono uroczystości. Panie z Czerwonego Krzyża do późna wieczorem wydawały posłki dla żołnierzy w Seminarjum Nauczycielskiem. Wieczorem w salach hotelu Centralnego odbył się raut, przy udziale społeczeństwa i wojska.

W przeddzień 15-tej rocznicy powrotu Wejherowa do Ojczyzny, należy oddać hold tym wszystkim bojownikom polskości, którzy w harcie ducha krzepili słabszych i krzewili polskość, zachowując wiarę ojców i mowę ojcystą. Cześć za to, Braciom Kaszubom!



Wkroczenie wojska polskiego do Wejherowa 10. 2. 1920.

tłumów ludności, czyniono szybkie przygotowania na powitanie wojsk polskich, zdążających nad modry Bałtyk na symboliczne zaślubiny z morzem.

O godz. 8 rano całe miasto zostało poruszone wieścią o zbliżających się do

nym żołnierzom gorące posiłki. W południe cała ludność wyległa na przyległe do rynku ulice, przed ratuszem ustawiły się w karnych szeregach organizacje polskie Tow. Ludowego, Czerwonego Krzyża, Sokoła, Zjednoczenia Za-

Przed piętnastu laty

KOMUNIKAT SZTABU GENERALNEGO z dnia 9 lutego 1920 roku: Dnia wczorajszego obsadziło wojsko i władze polskie Kartuzy.

(—) Malczewski, pik., zast. Szefa Szt. Gen. KOMUNIKAT SZTABU GENERALNEGO z dnia 10 lutego 1920 roku. We wtorek rano doszły nasze wojska do Wejherowa i okolicy. Ludność kaszubska witała nasze oddziały wszędzie z nieopisanym entuzjazmem, a we wszystkich miejscowościach ustawiono łuki triumfalne.

Grenzschutz opuścił Wejherowo już w poniedziałek, zabierając z sobą pomnik Wilhelma I. ustawionego na rynku. Pierwszy oddział szwoleżerów wkroczył do miasta o godzinie 1.

(—) Malczewski, pik., zast. Szefa Szt. Gen. KOMUNIKAT SZTABU GENERALNEGO z dnia 11 lutego 1920 roku: W dniu wczorajszym marynarze nasi zajęli Puck, obsadzając latarnie morskie i poszczególne punkty wybrzeża.

Znaczenie portu gdańskiego dla Polski

Przez wieki całe Gdańsk był symbolem związku Polski z morzem i piastunem jej handlu zamorskiego. W zrozumieniu wspólnego interesu, Polska historyczna była protektorką i orędowniczką Gdańską, Gdańsk zaś oparty o nią pod względem gospodarczym, był jej wiernym sprzymierzeńcem i lojalnym wasalem. Łączność ta została przerwana na 150 lat. Gdańsk ucierpiał z tego powodu bardzo: z portu mającego wszelkie szanse rozwoju, został zredukowany do małego portu lokalnego, inne zaś porty na Bałtyku wyprzedzały go tymczasem w szybkim rozwoju. Dopiero Traktat Wersalski przywrócił Gdańskowi dawną rolę na morzu, a Polsce dał możliwość korzystania od pierwszej chwili z błogosławieństwa odzyskania morza.

Od pierwszej więc chwili polska polityka gospodarcza dążyć zaczęła do intensywnego wyzyskania tego jedyne go wówczas swojego portu. Praca ta, polegająca na dostosowaniu urządzeń portowych do nowych warunków i dla nowych zadań, oraz na środkach zmierzających ku kierowaniu handlu zagranicznego ku morzu, wytyczała drogi dla przyszłego powstania i rozwoju Gdyni, zdobywała pierwsze rynki zbytu dla towarów eksportowych Polski i wzbogacała w doświadczenia młodą organizację państwa, stojącą przed nowymi problemami.

Dziś, pomimo tak szybkiego i pomyślnego rozwoju portu własnego, Gdańsk wciąż jeszcze ma pierwszorzędne znaczenie dla Polski i jest niezbędnym dla sprawy jej handlu morskiego, czynnikiem.

Już w pierwszych latach Gdańsk odegrał bardzo ważną rolę: w 1919 i 1920 r. zaopatrywanie się Polski w produkty żywnościowe z Ameryki odbywało się przez Gdańsk. Zaraz zaczęły też iść masowe towary z Polski, jak węgiel i drzewo przez ten port, za morze. Eksport drzewa, stale wzrastając od roku 1922, osiągnął w roku 1927 rekordową cyfrę 1.740.000 ton. W następnych latach cyfra ta spadła poniżej jednego miliona i dopiero w 1934 r. znów osiągnęła wysokość 1.008.876 ton. Również dzięki portowi Gdańskiemu mógł eksport węgla polskiego wyzyskać znakomitą konjunkturę, powstałą w 1925 roku z powodu strajku górników w Anglii. Nadzwyczajnie powiększony przeładunek ówczesny zdobył szereg rynków zbytu dla węgla polskiego na północy Europy, które do dzisiaj zostały utrzymane.

Techniczną możliwość podolania tym znacznym przeładunkom zawdzięcza port gdański swemu Zarządowi, znajdującemu się w ręku Rady Portu i Dróg Wodnych, instytucji autonomicznej, złożonej w połowie z przedstawicieli Rządu polskiego, w połowie z przedstawicieli Senatu W. M. Gdańska.

Urządzenia portu gdańskiego, przystosowane przed wojną do przeładunku zaledwie 2 i pół miliona ton, nie mogły wystarczyć przeładunkowi czterokrotnie większemu. Konieczne więc było przedewszystkiem rozbudować port i wyposażyć go w dostateczną ilość urządzeń przeładunkowych i to tak dla przechodzących przez niego towarów masowych, jak i dla drobnych. Rozbudowa ta prze prowadzona przy pomocy pożyczek zagranicznych, zasiągniętych przez Radę Portu, kosztowała przeszło 33 miliony guldenów; port gdański stanął na wysokości pierwszorzędnych portów w świecie, posiada nowoczesne urządzenia techniczne oraz inne warunki przeładunku, wyspecjalizowane dla szeregu rodzajów towarów, składy wodne i lądowe, hale żelazo-betonowe itd. Dzięki temu przygotowaniu mógł Gdańsk sprostać przeładunkowi 8 i pół miliona ton w latach 1927 do 1932. W roku 1932 i 1933 nastąpił spadek przeładunku, spowodowany kryzysem gospodarczym, w roku 1934 znowu objawiła się tendencja zwykła, tak że obrót w tym roku osiągnął 6.369.162 ton, tj. wzrost w porównaniu z pierwszym rokiem o 23,61 proc.

Oprócz towarów obszaru polskiego, znaczną część przeładunku w Gdańsku stanowił tranzytowy dalszego zaplecza Gdań-

ska, jakim jest Czechosłowacja, Węgry, Austria, Rumunja.

Przewóz towarów pomiędzy Gdańskiem a jego polskiem zapleczem odbywa się już to koleją, już to drogą wodną przez Wisłę. Koleją przybywa do Gdańska przeważnie węgiel z Górnego Śląska, drzewo z województw wschodnich, produkty rolnicze z Wielkopolski. Towary te korzystają z znacznych ulg dzięki portowym taryfom kolejowym. Wisłą odbywa się coraz bardziej wzrastający obecnie spław zboża, pochodzącego przeważnie z ziem polskich, położonych nad Kanałem Augustowskim, nad Wartą i Notecią. Zboże to następnie wychodzi morzem. Wyywóz ten wyniósł w roku 1934 rekordową

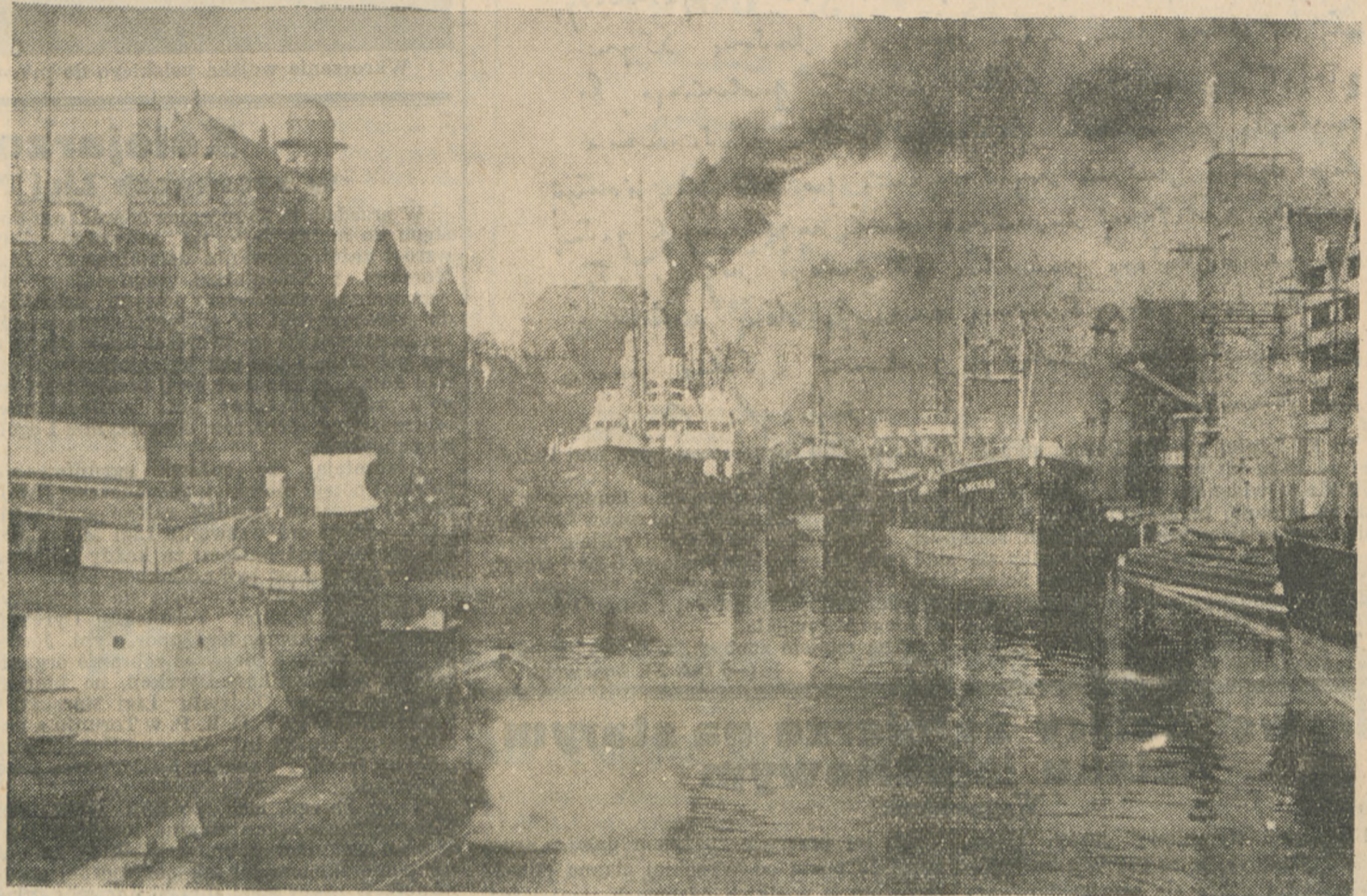
sumę 747.737 ton. Jest to największa ilość zboża, jaka kiedykolwiek w ciągu jednego roku przeszła przez port gdański i przekracza dwukrotnie przeładunek roku ubiegłego

W ubiegłym roku celem obniżenia kosztów przeładunków Zarząd portu gdańskiego obniżył wszystkie swoje opłaty portowe. Na podstawie porozumienia polsko-gdańskiego zawartego w sierpniu 1933 roku, opłaty te zostały zrównane z opłatami portowymi w Gdyni. Odtąd wszelkie sprawy opłat portowych uzgadniane są przez Zarządy obu portów, pracujące ręką w rękę, celem racjonalnego skoncentrowania handlu zagranicznego Polski w portach polskich.

Jak uniknąć grypy?

1. Unikać podczas epidemji natłoczonych sal i pomieszczeń.
2. Szczególnie wystrzegać się kichających i kaszlących nam w twarz.
3. Nie oddychać ustami.
4. Dezynfekować jamę ustną kilka razy dziennie środkiem odkażającym np. tabletki Paramint-Erbe.
5. Myć często ręce, szczególnie przed jedzeniem i udaniem się na spoczynek.
6. Unikać przemoczenia nóg i zziębnięcia.
7. Wrazie odczuwania dreszczy, febry, łamania w kościach, bólu głowy, podwyższenia temperatury i t. d. bezwzględnie pozostać w domu, kładąc się do łóżka.
8. Przyjmować środki odpowiedzialnie np. tabletki Togat, które zwalczają grypę i zapobiegają jej rozwojowi.
9. Wrazie powikłań i silnego napięcia choroby, wezwać lekarza.

1098



Port na Motławie w Gdańsku z historycznym dźwigiem i śpichlerzami.

Międzynarodowe Towarzystwo Budowy Okrętów i Maszyn S. A Gdańska

Zakłady Międzynarodowego Towarzystwa dzielą się na dwie główne części, mianowicie Stocznia Gdańska i Warsztaty Kolejowe na Trojlu.

Podczas gdy Warsztaty Kolejowe na Trojlu zatrudnione są głównie remontem i

liczne naprawy i dokowania statków morskich i obecnie przebudowę ss. „Kościuszko” dla Linji Gdynia — Ameryka. Cztery pływające doki różnej wielkości służą do podnoszenia okrętów w celu napraw i malowania podwodnej części kadłubów.

stosowanie w kraju przez różne elektrownie i inne fabryki i cieszą się dużym powodzeniem i dobrą opinią.

Stocznia Gdańska wyrabia poza tym kotły parowe różnego rodzaju i różnej wielkości tak dla urządzeń kotłowych na lądzie, jak i dla statków morskich i rzecznych. Szczególnie wymieniemy tu patentowane wysokosprawnościowe kotły wodnorurkowe dla wielkich fabryk i elektrowni.

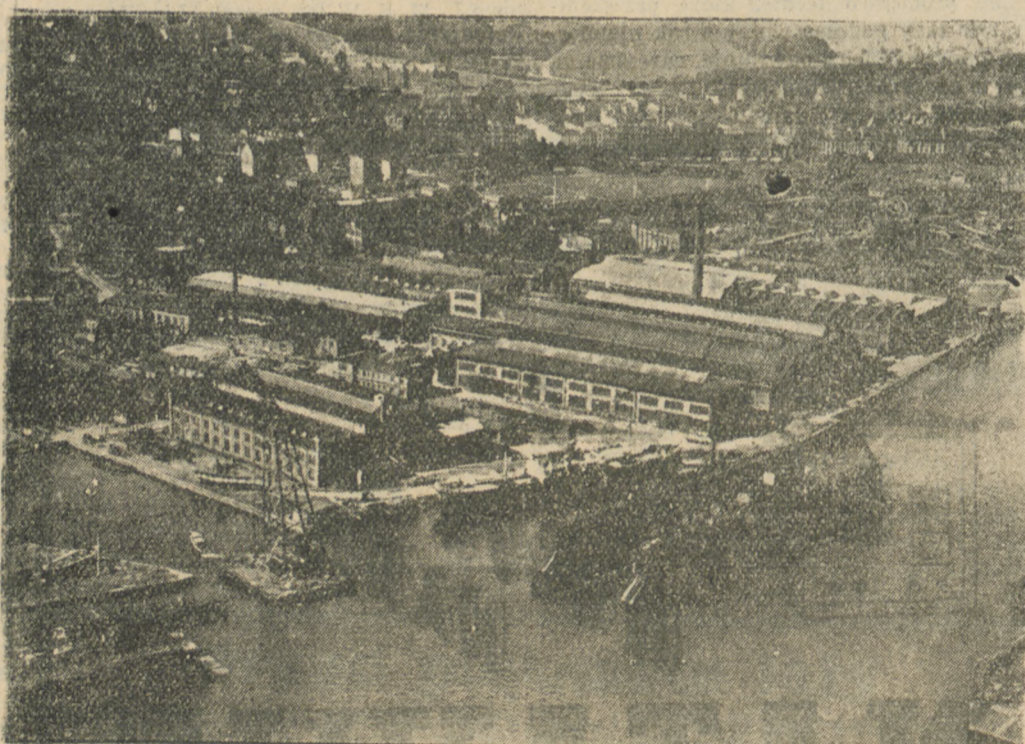
Ważny dział fabrykacji Stoczni Gdańskiej stanowią silniki i prądnice elektryczne tak prądu stałego, jak i na prąd zmienny oraz wszelkie transformatory.

Stocznia Gdańska wykonuje także kompletne urządzenia dla cukrowni oraz urządzenia dla fabryk wyrobów gumowych, i fabryk papieru. Poza tym wyrabia Stocznia Gdańska urządzenia dla rzeźni, jako też urządzenia chłodnicze dla rzeźni, bekoniarń i dla ładowni chłodniczych na statkach dla przewozu łatwo psujących się towarów.

Samo przez się rozumie się, że zakres fabrykacji Stoczni Gdańskiej obejmuje wszelkiego rodzaju konstrukcje żelazne, jak mosty, kratowe konstrukcje żelazne, urządzenia przeładunkowe, transportery i wszelkiego rodzaju dźwigi, tak stałe jak i ruchome.

Wreszcie należy nadmienić dział odlewów dzwonów, który wyprodukował wielką ilość dzwonów i między temi zespół 4 dzwonów, przeznaczony dla Kościoła Opatrzności w Warszawie.

Tego rodzaju wielkość i charakter Międzynarodowego Towarzystwa Budowy Okrętów i Maszyn wyznaczają mu poważną pozycję w gospodarstwie polskim i zlecenia udzielone mu ożywiają także przemysł polski przez dostawę surowców potrzebnych do wykonania tych zleceń



Stocznia Gdańska.

naprawą taboru kolejowego Polskich Kolei Państwowych, Stocznia Gdańska posiada bardzo obszerny program fabrykacji.

Oprócz budowy nowych statków morskich i rzecznych dla różnych krajów, jak np. Polski, Norwegii, Holandji, Argentyny, Chile, Brazylii wykonuje Stocznia Gdańska

Poza pracami związanymi ściśle z budową i naprawą statków oraz ich urządzeń, jak maszyny, kotły itd. Stocznia Gdańska buduje także lądowe silniki Diesla i silniki gazowe, oraz okrętowe silniki Diesla różnej mocy. Lądowe silniki Diesla budowane w Stoczni Gdańskiej znalazły szerokie za-

Potega P. K. O.

Jak potężną instytucją jest Poczta Polska Oszczędności, niech świadczą następujące cyfry: 1.500.000 stałych klientów, 800 milionów złotych wkładów i 26 miliardów złotych obrotu rocznego. 26 biljonów złotych, to jest 10 razy tyleż ile wynosi roczny budżet Rzeczypospolitej.

Z chłopskim rozumem...

Polska w oczach Francuza

Francuskie „Revue de Paris” zamieściło ciekawy artykuł o Polsce.

„W ciągu 16 lat ludność Polski wzrosła z 26 do 33 milionów mieszkańców za 15 czy 20 lat przekroczy ona 40 milionów; będzie wtedy miała Polska ludność męską w wieku 20 do 40 lat prawie taką samą co Niemcy. Cały szereg mężów stanu w Europie nic nie wie o tym fakcie zasadniczego znaczenia.

Jeżeli zbadamy strukturę ludności państw europejskich, przekonamy się, że liczba ludzi, żyjąca z rolnictwa, wynosi przeciętnie 40 na klm. kwadratowy. Wynika z tego, że ludność ponad tę normę znajduje inne źródło utrzymania.

W Polsce gęstość zaludnienia wynosi 85 na klm. i osiągnie 100 za jakieś 15 lat. Jeżeli w tych warunkach rząd polski zaniedbałby powolnego i rozsądnego uprzedmiotowienia kraju — ludność Polski byłaby skazana na stopniową pauperyzację. Całkowita polityczna niezależność jest warunkiem zewnętrznym tego uprzedmiotowienia.

Potrzeba jednak jeszcze innej rzeczy i bogactw naturalnych. Pod tym względem możemy być spokojni. Jako inżynierowie — Polacy stoją całkowicie na wysokości wymagań współczesnych. Jeżeli zaś chodzi o robotników polskich, Henryk Ford wypowiedział o nich następujący sąd: Polacy wydają się być najzdolniejszymi ze wszystkich naszych ro-

botników zagranicznych. Wreszcie wybitny geograf brytyjski, Griffith Taylor, umieszcza Polskę na czwartym miejscu w Europie — po Wielkiej Brytanji, Francji i Niemczech — pod względem bogactw naturalnych niezbędnych dla rozwoju tak rolniczego jak i przemysłowego.

Dzięki godnym uznania wysiłkom całego narodu Polska zrobiła w ciągu 16 lat, wśród największych trudności, zadziwiające wprost postępy. Nie otrzymawszy ani grosza odszkodowań, odbudowała Polska swoje zrujnowane przez wojnę dzielnice: stworzyła niemal z niczego ad-

ministrację, finanse i aparat ekonomiczny; uratowała swój pieniądz przed skutkami światowego kryzysu ekonomicznego w 1929 roku; z chłopskim rozumem uznała, że wobec trudności najlepiej będzie usłuchać praw natury i nie wyszukiwać środków sztucznych, któreby pozwoliły uniknąć wysiłków, jakie te prawa narzucają.

W dziedzinie oświecenia publicznego a zwłaszcza w organizacji szkolnictwa technicznego, zrobiła Polska postępy ogromne. Wreszcie reprezentuje ona dziś poważną siłę militarną, posiadając „drugą na kontynencie armję”.

„Polakami jesteśmy” mówi młode pokolenie polskie w Niemczech

Ostatni numer czasopisma młodzieży polskiej w Niemczech — „Młody Polak w Niemczech” — przynosi na czołowym miejscu wyznaczenie wiary narodowej młodej generacji polskiej w Niemczech następującej treści:

„Jesteśmy Polakami! Przez dziesiątki, przez setki lat przywykliśmy składać wszystko w ofierze dla Narodu Polskiego. Od setek lat walka jest naszym żywiołem. Nie złamał nas żaden cios, ani żadna moc. Idziemy naprzód z tą samą wciąż wiarą i z tem samym radośnym przekonaniem, że krok w krok z nami rośnie wielkość i potęga Narodu Polskiego.

Nie damy naruszyć naszej odrębności narodowej, nie damy żadnej pieśni, ani żadnej modlitwy polskiej. Nie odda-

my ojczystego języka, nie oddamy ani jednej polskiej duszy.

Nie znamy trwogi, bo siłę tworzymy wielką i posiadamy wiarę w słuszność naszej sprawy. Krzepi nas walka a wiara w rosnącą moc Narodu daje wytrwanie. O świetlaną przyszłość naszego Narodu walczycy nie przestaniemy, jak nie przestali ojcowie nasi, jak w dawnych wiekach nie przestali nigdy przodkowie nasi. Jesteśmy Polakami!

Niema mocy na świecie, któraby mogła wymazać nasze polskie pochodzenie. Bóg jest z nami w walce o naszą słuszną sprawę. Pod znakiem Rodła, promiennego symbolu Wisły i naszej nierozdzielnej łączności z Narodem Polskim idziemy z siłą, radością i wiarą. Polakami jesteśmy!”

Awarja niemieckiego statku rybackiego

Szczątki statku wyrzucone zostały na brzeg w Norwegii

Z Wassermuende (Niemcy) donoszą, że parowiec rybacki „Main”, który od czasu swego wyjazdu w dniu 22 stycznia zaginął, uważany jest obecnie za stracony. Według depesz nadeszłych z Norwegii w pobliżu Stavanger fale morskie wyrzuciły na brzeg łódź ratunkową,

pochodzącą z parowca „Main”.

W innym miejscu morze wyrzuciło szczątki jakiegoś statku, będące prawdopodobnie szczątkami zaginionego parowca. Załoga „Main” składała się z 13 marynarzy, pochodzących z Prus Wschodnich.



W zimie szczególnie organizm dziecka wymaga wzmocnienia i uodpornienia, gdyż w tej porze roku, nawet lekkie przeziębienie spowodować może niebezpieczne dla zdrowia komplikacje. Emulsja Tranowa f. Scotta zawiera obfitujący w witaminy A i D tran leczniczy, oraz hipofosfity wapnia i sodu. Dzięki temu wzmacnia ona wydatnie organizm dziecka, pobudza apetyt, wzmacnia wzrost i powoduje przybieranie na wadze. Dzieci chętnie przyjmują Emulsję Tranową Scotta, gdyż jest przyjemna w smaku i lekkostrawna. Zadzajcie zawsze prawdziwej Emulsji Tranowej wyrobu firmy **SCOTT & BOWNE S. A. WARSZAWA**. Cena od Zł. 2.-

Z całego kraju

ŚLADEM TORUNIA — KRAKÓW BUDUJE MOST IM. MARSZ. PIŁSUDSKIEGO.

W obecności prezydenta m. Krakowa dra Kaplickiego oraz przedstawicieli urzędu wojewódzkiego, gminy i zarządu miejskiego komitet budowy mostu Marszałka Józefa Piłsudskiego na Wiśle oddał do użytku publicznego dalszą arterję komunikacyjną przy tym moście, a mianowicie wykończony w 3/4 części dojazd prosty do mostu z ulicy Krakowskiej. Komitet budowy zamierza w roku bieżącym całkowicie budowę mostu ukończyć.

POWRÓT BISKUPA KUBINY Z AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

Biskup djeceżyj częstochowskiej ks. dr. Kubina powrócił do Częstochowy po 5-cio miesięcznym pobycie w Brazylii, Argentynie i innych krajach południowej Ameryki, gdzie wizytował wszystkie główne ośrodki wychodźstwa polskiego. J. E. ks. biskup został na dworcu kolejowym uroczystie powitany przez przedstawicieli miejscowych władz i społeczeństwa.

DOKOŁA OHYDNEGO MORDU W ZDUŃSKIEJ WOLI.

Sledztwo w sprawie tajemniczego morderstwa, dokonanego przez kilku dniami na osobie dyrektora gimnazjum państwowego w Zduńskiej Woli ś. p. Edwarda Biegańskiego doprowadziło do aresztowania wóźnego gimnazjum Tadeusza Sowińskiego i jego brata Michała. Aresztowani zostali oni pod zarzutem współdziałania w morderstwie. Szczegóły sledztwa trzymane są w tajemnicy.

OLBRZYMIĘ ZASPY ŚNIEŻNE W WOJ. NOWOGRODZKIM.

Wskutek zasp śnieżnych komunikacja autobusowa na linjach Słonim — Nowogródek, Słonim — Baranowicze i Słonim — Różanka jest całkowicie wstrzymana. Do pociągów pospiesznych komunikacji międzynarodowej Stolpc — Warszawa przycepiane są po dwa parowozy.

EKSPLODUJĄCY „ELEKTROLUX” W JE-DNEJ Z WILŁ POZNAŃSKICH.

W willi jednego ze znanych właścicieli cukierki w Poznaniu nastąpił wybuch podczas użycia Elektroluxu. W niewytlomaczony sposób płynna pasta do woskowania podłogi zapaliła się, powodując eksplozję. Skutki wybuchu były bardzo gwałtowne, m. in. wysadzeniu uległy drzwi. Trzy osoby odniosły poparzenia.

ZASTRASZAJĄCA STATYSTYKA.

W ośrodkach miejskich w Polsce zaobserwowano ostatnio znaczny wzrost liczby zarażeń chorobami wenerycznymi. Ubezpieczalnia Społeczna w jednym z większych miast zanotowała w II kwartale r. ub. 51 świeżych zarażeń sifilismem, II kwartale liczba ta wzrosła do 107, w IV kwartale zaś zanotowano 112 zarażeń. W tem samym miesiącu zgłosiły się do ubezpieczalni w II kwartale 102 osoby zarażone rzeżączką w II kwartale zaś liczba zarażeń wzrosła niemal czterokrotnie do 403 osób, w IV kwartale zmniejszyła się nieznacznie do 360 osób.

Sfery lekarskie podkreślają konieczność zwrócenia baczej uwagi na szerzenie się chorób wenerycznych w sposób niepokojący i na konieczność energicznej walki z nimi.

Wpłacajcie na Fundusz Obrony Morskiej



Wystawa sztuki polskiej w Berlinie

Zarząd Pruskiej Akademji Sztuk Pięknych w Berlinie zaofiarował swój piękny lokal przy Pariser Platz na urządzenie reprezentacyjnej wystawy sztuki polskiej w okresie czasu od 15 marca do 15 kwietnia br.

Na życzenie artystycznych sfer niemieckich ma być uwzględniona nie tylko sztuka dzisiejsza, ale i wczorajsza (epoka Giermskiego, Chełmońskiego Podkowińskiego, Fałata, Wyspańskiego ect.); na tę ostatnią ma być nawet położony pewien nacisk. Czyni się już starania celem wypożyczenia na tę wystawę szeregu arcydzieł naszego malarstwa z galerji hr. Raczyńskich w Rogalinie i z innych poważnych kolekcji prywatnych.

Pozatem będzie uwzględniona dość szeroko zarówno nasza grafika jak i sztuka dekoracyjna.

Testament starej panny

Stara panna, przelewając myśl w atrament, napisała temi słowy swój testament: Niech Karolek bierze tremo moje duże, (przez dwa lata pracowałam na nie w biurze).

Dla Irenki stara, wschodnia jest makata, (by ją kupić — nie paliłam cztery lata). Zostę właścicielką mebli czynię, (chcąc je zdobyć — siedem lat nie byłam kinie).

Klementynie robię prezent z mej salopy (to są cztery odsprzedane me urlopy). Tylko brylant, co od roku błyszczy u mnie, razem ze mną pochowajcie w mojej trumnie, (ona zdobyła go bez trudu dla odmiany, za szczęśliwy na loterji los wygrany).

Zatoka morska odcięta od świata

Zatoka Kara-Bugaz na wschodnim wybrzeżu morza Kaspijskiego została odcięta wobec zamulenia cieśniny wskutek burzy. Żywność i woda dla miejscowych zakładów chemicznych dostarczane są ładem z Krasnowódzka. Na miejscu brak wody do picia. W cieśninie pracują pogłębiarki. Komunikacja morska będzie wznowiona w ciągu tygodnia.

Dział wynalazków na Targach Poznańskich

raz woli fabrykom przestawić produkcję

Z racji kryzysu wiele fabryk przestawia swą wytwórczość, szukając tematów pracy. Bardzo pomocnym w tym względzie będzie dział wynalazków na Targach Poznańskich, który organizuje osobny Komitet Rady Interesentów w ścisłej współpracy ze Związkiem Rzeczników Patentowych R. P. Powaga pokazu pozwoli fabrykom na zbadanie, czy wynalazki przedstawione odpowiadają ich możliwościom produkcji i czy mo-

gą liczyć na zbyt. O ile tak będzie, to jest prawdopodobne, że wiele wynalazców znajdzie nabywców na swoje patenty lub zastrzeżone prawa. Przy tej okazji nadmienić należy, że wystawienie na Targach nowego wynalazku powoduje 6 miesięczną ochronę prawną, dając czas na przeprowadzenie formalności ochronnych już po Targach.

Wygrasz w kolekturze „UŚMIECH FORTUNY”!

Bydgoszcz, Pomorska 1

Toruń, Zeglarska 31

Tam padło

ostatnio
najwięcej wygranych

Odrzuć więc wszelkie inne zamiary

i nie wahając się, dziś jeszcze nabądź los z

„UŚMIECHU FORTUNY”

pomnąc, że los z tej szczęśliwej kolektury to

gwarancja osiągnięcia większej wygranej.

Zagadnienie rolnicze Pomorza na plenum Sejmu

Przemówienie posła Z. Tebinki

Na posiedzeniu plenarnym Sejmu w dniu 8 bm., podczas debaty nad budżetem Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych, zabrał m. in. głos poseł Zygmunt Tebinka, wiceprezes Pomorskiej Rady Wojewódzkiej BBWR, który wygłosił dłuższe przemówienie o aktualnych zagadnieniach rolniczych na Pomorzu. Przemówienie to podajemy poniżej według stenogramu sejmowego.

KWESTJA ZBYTU PRODUKTÓW ROLNICZYCH.

Najważniejszym zagadnieniem rolniczym jest kwestja zbytu, jak powiedział pan Minister Rolnictwa. Przypatrzmy się temu naszemu zbytu od strony morza, naszych dwóch portów Gdańska i Gdyni. Stwierdzimy tam w pierwszym rzędzie, że sprawa jakości eksportu rolniczego, który do niedawna dzięki niesolidności eksporterów polskich, był jeszcze jaknajniżej notowany na giełdach światowych, w tej chwili się bardzo wysoko podnosi. Wysilki Rządu i organizacji rolniczych sprawiły to, że produkty rolnicze eksportowane zagra nicę z tabeli giełdowej, gdzie się znajdowały na szarym końcu dla swej złej jakości, poszły bardzo wysoko w górę. Wywozimy w tej chwili towar pierwszorzędny. Czy jaja, czy bekony, czy masło, czy drzewo, czy zboże, są to wszystko artykuły pierwszorzędnej jakości.

To jest ogromny postęp z naszej strony. Ale przypatrzmy się teraz, co my wwozimy. Przejdźmy się po magazynach w Gdańsku i w Gdyni. Stwierdzimy, że w tych magazynach znajduje się wśród przywożonych do Polski rzeczy wiele takich, których gospodarstwo narodowe mogłoby samo dostarczyć. Uważam, że powinno to być poddane bardzo dokładnej rewizji. Rolnictwo może cały szereg produktów dostarczyć gospodarstwu narodowemu i nie potrzeba tych produktów z zagranicy za drogie pieniądze przywozić.

ROKOWANIA HANDLOWE Z ZAGRANICĄ.

W tej chwili toczą się prowadzone przez rząd polski rokowania o układ handlowy z Rzeszą Niemiecką i z Anglią. Rolnictwo polskie liczy się z tem, że w tych 2 układach handlowych eksport produktów rolniczych będzie uprzywilejowany.

Wysoka Izbo! Tutaj mi się nasuwa pierwszy postulat, który chciałbym skierować pod adresem rządu. Mamy całkowite zaufanie do bezstronności Ministerstwa Przemysłu i Handlu i do bezstronności pana Ministra Przemysłu i Handlu, ale z chwilą, gdy w kraju par excellence rolniczym, jakim jest Polska traktaty handlowe są prowadzone nie przez Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych (Głosy na ławach BBWR: słusznie, słusznie), lecz przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, uważamy, że byłoby rzeczą sprawiedliwą i słuszną, żeby tak, jak na całym świecie, był ten bezstronny arbiter w tych sprawach, a mianowicie Ministerstwo Spraw Zagranicznych.

UMOWA ROLNICZA Z GDAŃSKIEM.

Wysoka Izbo! A teraz przejdę do zagadnienia regionalnego. Sprawa ostatniej umowy z Gdańskiem ma specjalnie doniosłe znaczenie dla rolnictwa północnego Pomorza. Rolnictwo północnego Pomorza było głównym dostawcą płodów rolnych dla Gdańska. Gdańsk był świetnym rynkiem zbytu. O szyskanach, które W. M. Gdańsk dostawcom Polakom w ostatnich latach robiło, wspominałem wielokrotnie w tej Wysokiej Izbie. W ostatnich czasach sprawa ta została uregulowana umową. Umowa ta została oparta na zasadach następujących:

Senat W. M. Gdańska w złem zrozumieniu swoich własnych interesów stawał na stanowisku, że trzeba bardzo wydatnie i sztucznie popierać swoich nielicznych rolników i ograniczyć wskutek tego kontyngentami przywóz płodów rolnych z Polski do Gdańska. Kontyngenty te w porównaniu do dotychczasowego stanu zaopatrzenia Gdańska w płody rolne z Polski, wynoszą mniej niż 2/3.

Wskutek tego ludność północnego Pomorza jest w tej chwili pozbawiona

naturalnego rynku zbytu. Konsekwencje z tego dla Gdańska jednakowoż, uważam, są znacznie gorsze. Gdańsk stał się obecnie najdroższym miastem w Europie i wskutek tego zdolności konkurencyjne Gdańska — a to jest polski port — ucierpiał na tem. Na szczęście układ ten jest zawarty na przeciąg jednego roku. Przypuszczam, że obie strony z ujemnych czy dodatnich stron tego układu wyciągną konsekwencje i że po roku zostanie ten układ zmieniony.

Mam do Pana Ministra jeden postulat, mianowicie te kontyngenty są rozdzielane przez specjalną Komisję rozdzielczą, koszty tego rozdziału są wysokie i nie stoją w żadnym stosunku do świadczeń Komisji. Proszę moją, jako przedstawiciela tych ziem, jest, aby ta sprawa była poddana bardzo gruntownej rewizji.

UPRZYWILEJOWANI PLANTATORZY BURAKÓW CUKROWYCH.

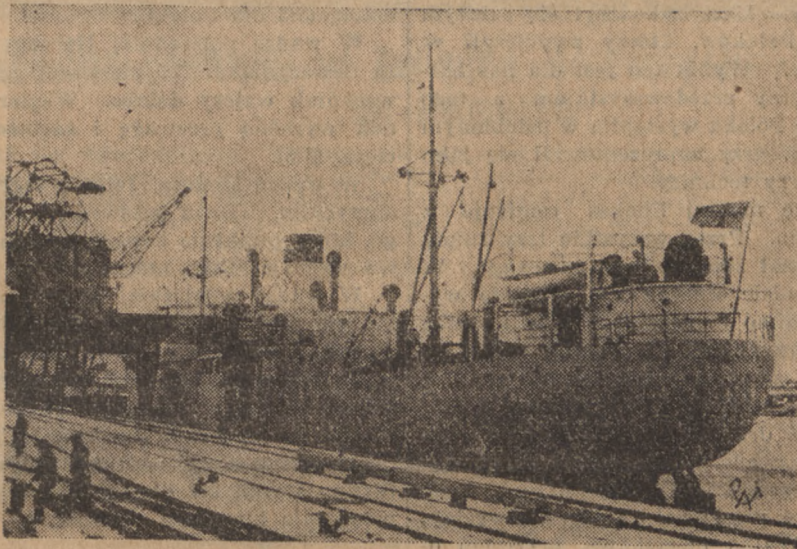
A teraz przejdę do zagadnienia bardzo ciekawego w całej Polsce, a mającego specjalnie gorzki posmak na Pomorzu, mianowicie, chcę powiedzieć parę słów o cukrze.

Wysoka Izbo! Tak się składa, że minimalna część rolników pomorskich należy do tych szczęśliwych, którzy dostarczają cukrowniom buraki cukrowe.

Kontyngenty plantacji buraków cukrowych są rozdzielane moim zdaniem w najwyższym stopniu niesprawiedliwie. A gdy się uwzględni jeszcze, że wśród tych uprzywilejowanych kontyngentów buraka cukrowego znajdują się przeważnie Niemcy, to ten żal do organów, które te kontyngenty buraka cukrowego rozdzielają na Pomorzu, jest bardzo wielki. Rolnik absolutnie nie może zrozumieć jednego, że z chwilą gdy cukrownia pomorska jest przedsiębiorstwem dobrze dochodowym — znam jedną z takich cukrowni większych na Pomorzu, kto wie czy nie największą, której jeszcze w r. 1924 jedna akcja przedstawiała wartość 2.000 marek polskich, gdy tymczasem przed 2 laty każda akcja została przewalutowana na 2.000 zł. polskich bez żadnej dopłaty kapitału akcyjnego i pobiera się jeszcze bardzo wysoki kilkunastoprocentowy dochód w formie dywidendy (P. Sanojca przerywa)

Akcjonariusze tego przedsiębiorstwa — rolnicy okoliczni z dochodu tego

Szwedzki statek „Gdynia“



Szwedzki motorowiec nazwany „Gdynia“, pierwszy statek zagraniczny, który otrzymał nazwę naszego portu.

Polonia zagraniczna przesyła ziemię na kopiec im. Marszałka Piłsudskiego

Projekt sypania kopca imienia Marszałka Piłsudskiego na Sowińcu w Krakowie spotkał się z entuzjastycznym przyjęciem wśród szerokich warstw Polonii zagranicą. Ostatnio donoszą nam, że członkowie Zjednoczenia Zrzeszeń Polskich w Winnipeg (Kanada) postanowili zebrać ziemię z poszczególnych prowincji Kanady, w których pracują polscy wychodźcy. Ziemia ta zostanie złożona do pamiątkowej urny, do której dosypana będzie również ziemia z cmentarza polskich żołnierzy z Niaga-

ra-on-the-Lake, oraz rudy złota, niklu i węgla, wydobytego ręką polskiego górnika. W dniu 10 marca rb. urna została złożona w Krakowie.

Podobną inicjatywę podjęła również kolonia polska w Argentynie, gdzie z okazji uroczystości w Towarzystwie Polskim w Rosario i w Pueblo Nuevo, wręczono postowi Rzeczypospolitej ozdoby puszek z ziemią na kopiec imienia Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego.

Uczmy się latać!

Ofiarność społeczeństwa na lotnictwo będzie wykorzystowana w jaknajbardziej celowy sposób

W związku z interesującym wszystkich zrzeczeniem się Polski organizowania turnieju lotniczego w r. 1936 prezes Zarządu głównego LOPP generał Berbecki, udzielił przedstawicielom prasy szeregu wyjaśnień, dotyczących naszych nowych zagadnień w dziedzinie lotnictwa. Decyzja Polski co do Challenge'u 1936 r. jest podyktowana najbardziej istotnymi potrzebami lotnictwa, które nakazują zmianę kierunku rozpoczętych prac.

Jeżeli chodzi o sytuację obecną lotnictwa sportowego w Polsce, to pod względem jakościowym wyniki osiągnięto wprost szczytowe. Natomiast jeżeli rozpatrzyć stan polskiego lotnictwa sportowego pod względem ilościowym, to przedstawia się on wprost niepokojąco. Znikoma ilość ośrodków nauki pilotażu, brak samolotów klubowych, zupełnie prawie brak samolotów prywatnych, skromna ilość pilotów cywilnych, słabe rozgąszenia i przeważnie pozbawione koniecznych urządzeń sieci lotnisk sportowych, ciągły brak środków finansowych na najskromniej pojęte inwestycje, brak produkcji masowej samolotów i silników — wszy-

stko to sprawia, że pod tym względem jesteśmy na jednym z ostatnich miejsc.

Polska posiada zaledwie 10 Aeroklubów, 116 samolotów sportowych, 1456 członków Aeroklubu, 328 samodzielnych pilotów. Jeden pilot przypada na 100 tys. mieszkańców. 1 samolot na 300.000 mieszkańców, podczas gdy taka np. Francja rocznie wyszkala 1000 pilotów i posiada 1700 samolotów sportowych. Niemcy pilotów sportowych mają 10.000, samolotów sportowych 1000, Włochy rocznie szkolą pilotów sportowych 1800.

Jeżeli chodzi o budżet, to budżet lotnictwa cywilnego w Polsce wynosi zaledwie 17 milionów, podczas gdy w Anglii 156 milionów, we Francji 600 milionów, w Niemczech 445 milionów.

Rozważanie powyższych okoliczności ukazuje w całej pełni nierówność między naszym stanem jakościowym i ilościowym. W tych warunkach angażowanie wszystkich sił na przeciąg dwóch lat celem stworzenia przeznaczonych na Challenge samolotów i silników, co oznacza jednocześnie zaniecha-

nie przedsiębiorstwa czerpią duże zyski, nie widzą więc powodu, dlaczego ci akcjonariusze, tak świetnie zarabiający, mieliby być wyłącznymi dostawcami buraka cukrowego do tych cukrowni.

A tak jest. Rozdział kontyngentu buraków cukrowych jest w najwyższym stopniu w Polsce niesprawiedliwy i wysuwam od szeregu lat postulat, że ten rozdział powinien być wykonywany przez czynnik bezstronny. W mojem przekonaniu najodpowiedniejszym czynnikiem jest Ministerstwo Rolnictwa.

KTO POWINIEN POKRYĆ STRATY MONOPOLU SPIRYTUSOWEGO W TURCJI?

A teraz zagadnienie spirytusu. Zagadnienie tylko tak fragmentarycznie poruszę ze względu na to, że ten temat, o którym chcę mówić, z Pomorza pochodzi. Zebrało się swego czasu paru sprytnych ludzi, przedsiębiorców i postanowiło uszczęśliwić Turcję Monopolem Spirytusowym. Dostali tam koncesję i zaczęli wywozić tam polski spirytus do Turcji. Nie liczyli się z tem, że Turcy nie będą pili tego legalnego spirytusu, tylko spirytus szmuglowany. Wskutek tego, przedsiębiorstwo poniosło bardzo poważne straty, straty idące w kilkanaście milionów zł. I tu się zaczyna dziwna historia. Strata, którą poniosło to przedsiębiorstwo, nałożona jest teraz na wszystkich producentów spirytusu w Polsce. Ja jeszcze bym rozumiał, gdyby ci ludzie podpisali zobowiązanie, że zyski z tego tureckiego monopolu spirytusowego będą rozdzielone między wszystkich producentów spirytusu. Ale ponieważ tego zobowiązania nie wzięli na siebie i ponieśli straty, więc nie widzę powodu, aby wszyscy do tego przedsiębiorstwa nienależący, teraz wielomilionowe straty tego przedsiębiorstwa pokrywali. Jest prośba do Pana Ministra o zbadanie tej sprawy.

ZAGADNIENIA PARCELACYJNE.

Teraz przejdę do zagadnień parcelacyjnych na Pomorzu, o których powiem parę słów. Jest wskazane, aby gospodarstwa tworzone na Pomorzu wynosiły dzięki ubogiej glebie i surowemu klimatowi nie tak, jak jest zamierzone tylko jak z praktyki wynika, obszar od 12—15 ha, przyczem ażeby te gospodarstwa były oddawane parcelantom w posiadanie łącznie z budynkami, ponieważ budowanie przez samych osadników, jak to mieliśmy możliwość się przekonać nie prowadzi do celu, jest chaotyczne i jest przeciwnie duchowi reformy rolnej.

ZASŁUGI LUDU POMORSKIEGO.

Wysoka Izbo! Kończę swoje przemówienie. Uplywa w tej chwili 15 lat, od chwili, gdy wojska Rzeczypospolitej dotarły do morza.

Wojsko polskie odbierało spowrotem od wroga polską ziemię. Stało się to dzięki ogromnej wytrwałości, zaparcia się siebie i podziwu godnej hardości i twardości ludu pomorskiego.

Lud ten w tej chwili wskutek kryzysu jest narażony na specjalnie ciężkie chwile. Apeluję do Rządu, do całego społeczeństwa o troskliwą opiekę nad tym pomorskim, a specjalnie kaszubskim ludem (Oklaski).

